

Les marées noires en dix exclamations

Pas de ça chez nous!

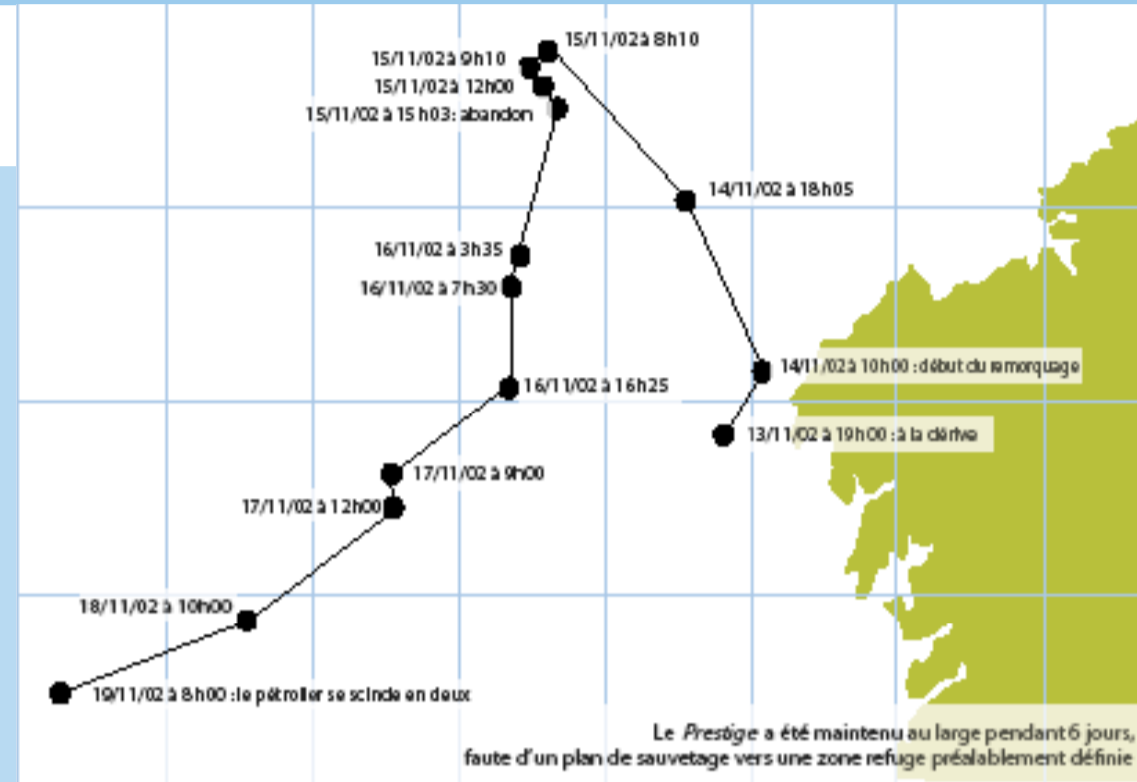


L'Abeille Bourbon © Marine nationale

Il est légitime que l'armateur d'un navire en difficulté demande au pays riverain un refuge pour l'abriter. Après l'accident du *Prestige*, l'Europe demande à tous les États membres de prévoir des zones refuge pour accueillir les navires en difficulté. Quel riverain peut accepter la mise en danger de son environnement et de son économie par l'accueil d'une épave crachant son polluant ?

En cas de catastrophe, l'assurance ne couvre qu'une faible part des dommages et il faut souvent plusieurs années de procédure amiable, voire plus de 10 ans de procédure judiciaire, pour n'obtenir qu'une indemnisation partielle.

Tant que l'accueil en zone refuge n'entraînera pas une garantie automatique d'indemnisation rapide et totale des riverains en cas de catastrophe, la réaction « Pas de ça chez nous ! » risque fort de persister.



Une catastrophe pour les oiseaux de mer!

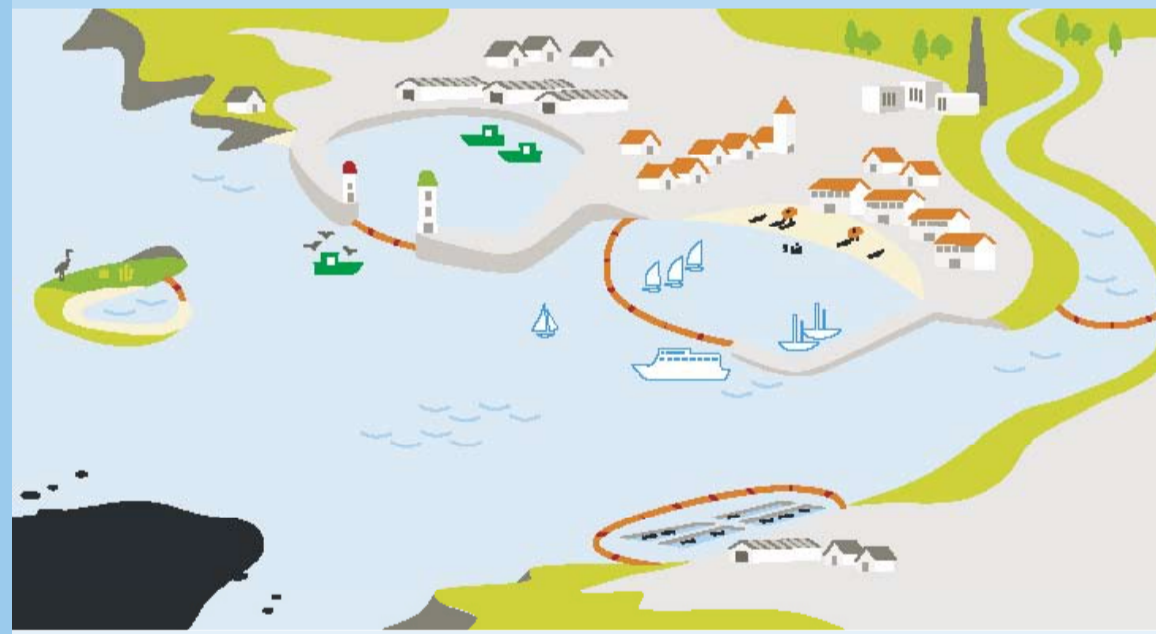
Parce qu'ils se posent sur l'eau et plongent pour se nourrir, les oiseaux de mer sont les victimes les plus immédiates d'une marée noire. Ce sont aussi les plus visibles et les plus emblématiques: les images d'oiseaux englués sont largement utilisées par les médias. Le plus souvent, très peu d'oiseaux survivent aux stress cumulés de l'engluement, de la capture, du transport, d'un nettoyage par des mains non expertes, dans un centre d'accueil improvisé, avec des détergents non adaptés. Un plan d'accueil des oiseaux souillés et un guide de traitement ont été élaborés après la pollution de l'*Erika*. Un centre mobile de traitement et de réhabilitation est également prêt à intervenir. Les équipes spécialisées, disposant de matériel et de produits adaptés sont en mesure de sauver le quart voire le tiers des oiseaux souillés qui sont récupérés vivants.



Oiseau de mer pollué © Vincent Munier - LPO

Encore nos plages polluées!

La récupération en mer d'hydrocarbures lourds par navires spécialisés et bateaux de pêche a beaucoup progressé avec l'expérience de l'*Erika* et du *Prestige*. Les dispersants des hydrocarbures légers sont devenus peu agressifs pour l'environnement. Les modèles de prévision de dérive de nappes et les techniques d'observation permettent d'ajuster quotidiennement des prévisions d'arrivage fiables. Les plans de lutte définissent à l'avance les zones possibles de déploiement de barrages flottants devant des sites abrités, économiquement ou écologiquement sensibles. Mais les côtes présentant des fonds importants ne peuvent être protégées. Les grands estuaires et les baies ouvertes ne peuvent l'être que partiellement. Les caprices de la météorologie hivernale peuvent déjouer les meilleures prévisions. Il faudra donc s'attendre encore à devoir ramasser sur le littoral une part importante de polluant déversé.



Protection des zones sensibles

Un désastre économique!

Dans la zone touchée, les conséquences économiques d'une marée noire sont lourdes pour les activités dépendantes de la mer. La pêche, l'aquaculture, le tourisme et toutes les activités liées à la mer sont affectées pendant plusieurs mois, voire plusieurs années. Le système international d'indemnisation en vigueur, déjà revu plusieurs fois à la hausse, conserve toujours le principe d'un plafond des indemnisations par accident. Les victimes sont encore rarement indemnisées en totalité et seulement après plusieurs années. Leurs frais de reconquête des marchés perdus restent le plus souvent à leur charge. C'est donc bien pour eux une catastrophe.

La collectivité nationale à travers des aides, des dégrèvements et des prêts-relais, les collectivités régionales à travers des campagnes de restauration d'image, viennent heureusement alléger la charge des victimes économiques.

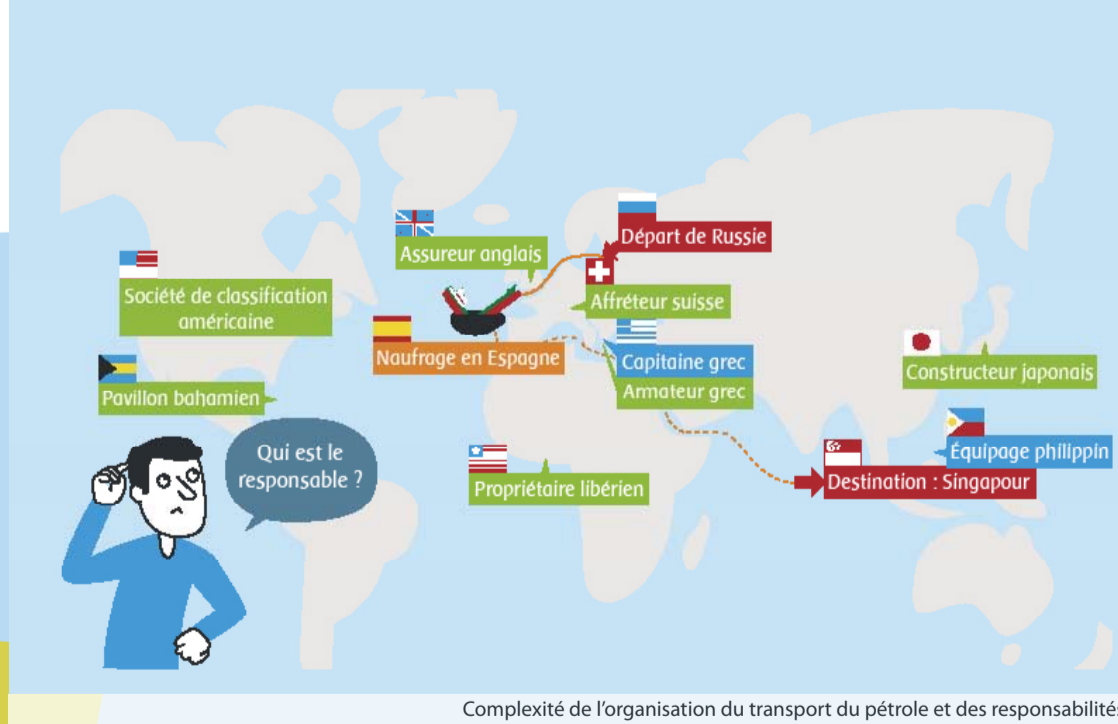


Impact sur le tourisme, plage polluée © Cedre

Pavillons de complaisance = bateaux poubelles!

Le droit maritime international s'est construit sur des principes de liberté. La « libre immatriculation » laisse à chaque propriétaire le droit d'enregistrer un navire circulant dans les eaux internationales sous le pavillon de tout pays répondant aux règles fixées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), sans avoir ni à résider ni à posséder des biens dans le pays. Supprimer la libre immatriculation n'est pas dans l'agenda de l'OMI: les flottes arborant ces pavillons, que nous appelons « de complaisance », n'ont pas toutes des taux d'accidents particulièrement élevés.

Les pays européens ont mis en place une défense coordonnée grâce à l'échange de listes noires des navires constatés hors normes lors de contrôles dans les ports. Les navires en cause se voient interdire l'accès aux ports européens tant que ces défaillances ne sont pas corrigées.



Complexité de l'organisation du transport du pétrole et des responsabilités

Rien n'a changé!

En réalité, beaucoup de choses ont changé. La prévention a progressé. La lutte au large est devenue une réalité. La lutte à terre et devant le littoral est maintenant bien planifiée et largement mécanisée. La coopération internationale est devenue systématique. De nouveaux outils, produits et techniques de lutte sont régulièrement ajoutés à la panoplie existante. Mais, face à une arrivée massive de polluant sur le littoral, il faudra toujours quelques jours pour mettre en œuvre sur chaque site tous les moyens nécessaires. Les manques seront aussitôt mis en évidence par les médias. L'homme, la pelle et le seau resteront, par ailleurs, toujours indispensables pour certains travaux.



Récupération à terre

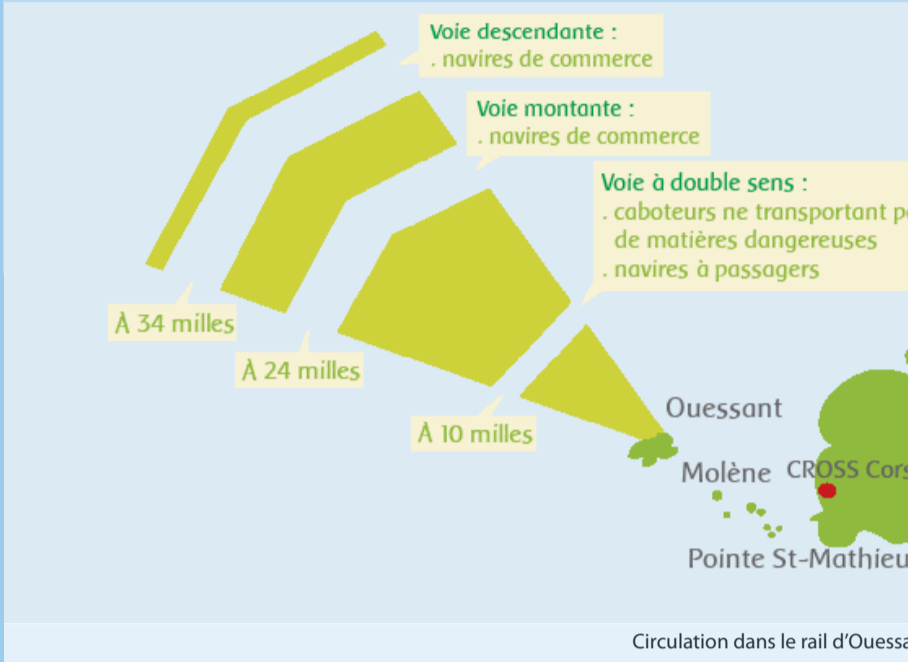
Les déballastages sont pires que les marées noires!

Les accidents de pétroliers représentent 6 % environ du pétrole libéré chaque année dans le milieu marin. Soit un volume sensiblement égal aux rejets opérationnels (« déballastages », « dégoûges ») de ces mêmes pétroliers. C'est beaucoup moins que les rejets opérationnels et les déversements liés à des navires non pétroliers qui représentent 20 % des rejets annuels.

Un accident provoque une arrivée de polluant localisée et massive alors que les déversements opérationnels se dispersent tout au long des grandes routes de la navigation maritime. Il n'existe aucune étude scientifique de leur impact, même dans les zones les plus affectées.

Plus jamais ça!

Chaque grande marée noire déclenche la même demande légitime des riverains touchés. De nouvelles mesures de prévention sont annoncées: une mise au rebut accélérée des navires les plus dangereux, des contrôles renforcés, de nouvelles règles de circulation dans les zones de fort trafic, des remorqueurs de haute mer en veille dans les passages dangereux... Chaque mesure ne protège que d'un seul type d'accident et sa mise en œuvre prend du temps. Il faut débloquer des budgets, modifier des accords internationaux. En même temps, de nouveaux risques apparaissent. La pression économique pousse à plus d'automatismes et moins d'hommes à bord des navires. « Plus jamais comme ça ! » est un objectif réaliste. « Plus jamais de marée noire nulle part ! » est hélas du domaine du rêve.



Circulation dans le rail d'Ouessant

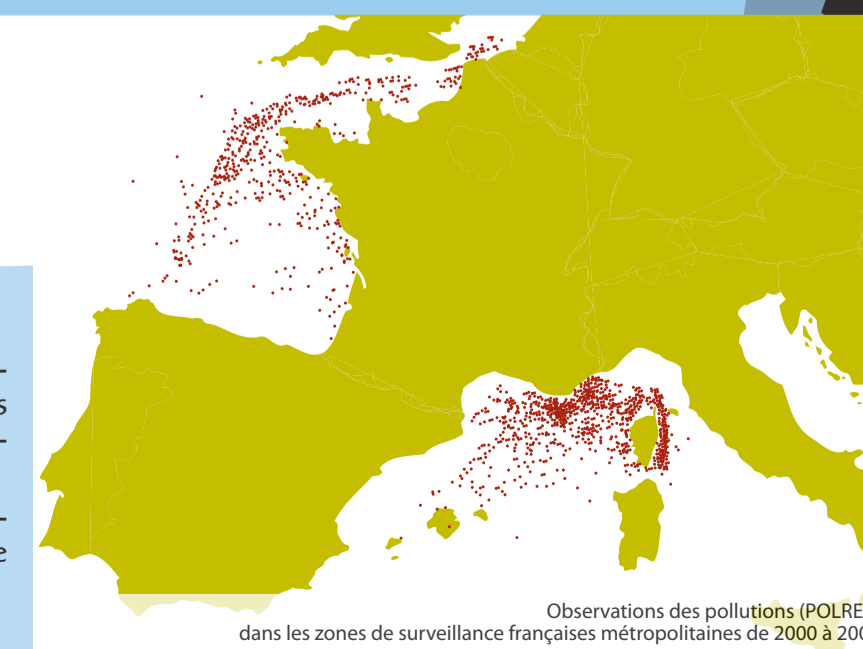
La mer ne va jamais s'en remettre!

L'ouvrage « Marées noires et environnement », réalisé à l'initiative du Ministère chargé de l'Écologie, après la pollution de l'*Erika*, établit qu'aucune marée noire n'a causé ni la disparition d'une espèce connue, ni des déséquilibres faunistiques ou floristiques irréversibles. Mais elles ont toutes provoqué localement des mortalités importantes d'individus sensibles, parfois renforcées par les effets destructeurs additionnels d'opérations de nettoyage peu respectueuses de l'environnement.

De nombreux indices laissent penser que certaines marées noires ont pu induire à terme des effets cancérigènes, tératogènes ou mutagènes sur des individus souillés ou sur les générations suivantes. De tels effets ont été reproduits en laboratoire. Cependant la démonstration de leur réalité dans les conditions naturelles, indépendamment des effets des pollutions chroniques, reste à faire.



Retour à la normale © Cedre



Observations des pollutions (POLREP) dans les zones de surveillance françaises métropolitaines de 2000 à 2005

Les hydrocarbures sont cancérigènes!



De nombreux composants du pétrole brut et des produits raffinés sont effectivement cancérigènes par contact avec la peau ou les muqueuses sous forme liquide et sous forme gazeuse, par inhalation. C'est, en particulier, le cas pour une famille d'hydrocarbures très évaporables, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Comme pour les goudrons de cigarettes, le risque est cumulatif. Il concerne donc plus les professionnels de la lutte que les bénévoles occasionnels.

Des précautions simples, comme le port de gants et d'une combinaison de protection lavable ou jetable, ainsi que de masques pour certains travaux, permettent de réduire le niveau de risque à celui qui est subi en faisant le plein de sa voiture ou en utilisant des solvants domestiques.



Protection des intervenants © Cedre